

Antrag 68/I/2021
Unterbezirk Barnim, Ortsverein
Wandlitz

Empfehlung der Antragskommission
Annahme (Konsens)

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Zügige und deutliche Verbesserung des SPNV- und ÖPNV-Angebotes in Brandenburg realisieren

1 Die SPD-Landtagsfraktion und
2 die SPD-Mitglieder der Landesre-
3 gierung werden aufgefordert:

4 1. Sich noch deutlicher als
5 bisher für eine zügige und
6 deutliche Verbesserung
7 des SPNV- und ÖPNV-
8 Angebotes in Brandenburg
9 einzusetzen.

10 2. Das von der Bundes-SPD
11 zur Zukunftsmission erklär-
12 ten Aufgabe der Schaffung
13 des modernsten Mobilitäts-
14 systems in Europa ohne
15 Einschränkung auch in
16 Brandenburg umzusetzen.

17 *(Zitat: „Wir werden die Ver-*
18 *kehrswende voranbringen*
19 *und bis 2030 das moderns-*
20 *te und klimafreundlichste*
21 *Mobilitätssystem Europas*
22 *aufbauen.“)*

23 3. Die aktuell anstehenden
24 Verhandlungen der Lan-
25 desregierung mit der Volks-
26 initiative „Verkehrswende

27 Brandenburg jetzt!“ zur
28 Schaffung eines moderner
29 Mobilitätsgesetzes progres-
30 siv mitzugestalten und das
31 Gesetz in den Haushaltsplä-
32 nen des Landes der Jahre
33 2022 ff. ausreichend zu
34 dotieren.

35 4. Die durch die Bundes-SPD
36 im Rahmen des Bundes-
37 tagswahlkampfes 2021
38 abgegebene Mobilitäts-
39 zusage auch im Rahmen
40 des neuen Brandenburger
41 Mobilitätsgesetzes, des zu
42 novellierenden Landes-
43 nahverkehrsplanes und
44 weiterer Fachplanungen
45 und Verordnungen auch
46 in Brandenburg zügig um-
47 zusetzen. (*Zitat: „Unser Ziel
48 ist eine Mobilitätsgarantie:
49 Jede*r Bürger*in – in der
50 Stadt und auf dem Land -
51 soll einen wohnortnahen
52 Anschluss an den öffentlichen
53 Verkehr haben.)*

54 5. Kurz- und mittelfristig da-
55 für Sorge zu tragen, dass
56 auf den stark frequentier-
57 ten und häufig überlaste-
58 ten SPNV-Relationen deut-
59 liche Kapazitätserhöhungen
60 und bessere Takte durch

61 den Aufgabenträger Land
62 Brandenburg, dies in enger
63 Abstimmung insbesondere
64 mit dem Land Berlin, be-
65 stellt und realisiert werden.
66 Besondere Rücksicht ist auf
67 die Stoßzeiten im Berufs-
68 verkehr, in den Ferienzeiten
69 und bei Schienenersatzver-
70 kehr zu nehmen.

71 6. Die für das zukunftswei-
72 sende Programm i2030
73 notwendigen Planungs-
74 mittel und die beim Land
75 Brandenburg und seinem
76 Dienstleister VBB notwendi-
77 gen Planungskapazitäten in
78 den Haushaltsplänen 2022
79 ff. des Landes abzusichern.

80 7. Rechtszeitig dafür Sorge
81 zu tragen, dass die i2030-
82 Maßnahmen nach Vorlage
83 des Baurechtes unver-
84 züglich begonnen werden
85 können. Hierzu sind neben
86 EU- und Bundesmitteln sowie
87 Mitteln der Eisenbahninfra-
88 strukturunternehmen auch
89 Ko-Finanzierungsmittel des
90 Landes (wenn notwendig)
91 zum Einsatz zu bringen.

92

93

94 **Begründung**

95 Bisher geht die Umsetzung des
96 Gemeinschaftsprogramms i2030
97 sehr zögerlich voran. Die Errei-
98 chung der Ziele ist ohne zusätz-
99 liche Anstrengungen nicht mehr
100 in vollem Umfang möglich. Die
101 Sichtweise aus der Landeshaupt-
102 stadt heraus ohne ausreichende
103 Beteiligung der Landkreise und
104 Kommunen muss ein Ende ha-
105 ben.

106 Bei den derzeit geltenden Rah-
107 menbedingungen für Investitio-
108 nen in die Infrastruktur aber auch
109 bei der Beschaffung von Fahrzeu-
110 gen muss sofort gehandelt wer-
111 den. Eine Umsetzung der Wahl-
112 ziele der Bundes-SPD ist sonst
113 nur ein Lippenbekenntnis ohne
114 Chance der zeitgerechten Umset-
115 zung. Dabei sollte sich Bund und
116 Land nicht nur auf Gesetzesän-
117 derungen zum Planrecht verlas-
118 sen, da die Durchsetzung auch ih-
119 re Zeit braucht. Dann verlorene
120 Zeit.

121 Bei der Formulierung zum
122 Mobilitätsgesetzes, des zu no-
123 vellierenden Landesnahver-
124 kehrsplanes sollte von einer
125 drastischen Veränderung der
126 Mobilitätsentwicklung ausgegan-
127 gen werden. Daraus sind dann
128 die Beförderungsziele abzulei-

129 ten, welche dann die Grundlage
130 der Infrastrukturplanung bilden.

131 Die derzeitigen Kriterien zur
132 Versorgung in der Fläche sind
133 überarbeitungsbedürftig und
134 bedürfen somit auch zusätzli-
135 cher Subventionen. Derzeitige
136 Relationen im Verkehr zwischen
137 den Hauptzentren sind bereits
138 jetzt im Berufsverkehr über-
139 durchschnittlich ausgelastet und
140 ermöglichen so gut wie keine
141 Steigerungsmöglichkeiten in den
142 Kapazitäten.

143 Zukünftig geplante Ausschrei-
144 bungen /Vergaben von Verkehrs-
145 leistungen sind so zu gestalten,
146 dass mehr Flexibilität in der
147 Anpassung der Kapazitäten über
148 die Vertragslaufzeit hinweg mög-
149 lich ist. Hier kann man Beispiele
150 aufnehmen.

151 Die Anstrengungen zur Beschaf-
152 fung von zusätzlichen Mittel vom
153 Bund oder der EU sind zu ver-
154 stärken, da auch hier durch er-
155 hebliche bürokratische Antrags-
156 stellungen viel Zeit verstreichen
157 kann.

158 Ohne das sofortige Umdenken
159 und Handeln sind die im Bundes-
160 wahlprogramm getätigten Aussa-
161 gen „*Das ist eine gesamtstaatliche*
162 *Aufgabe, zu der die Bundesregie-*

163 *rung ihren Beitrag leisten wird, die*
164 *aber auch Länder und Kommunen*
165 *in die Pflicht nimmt. ...Der Bund*
166 *wird durch Austauschprogramme*
167 *seinen Beitrag leisten, damit al-*
168 *le neuen Busse und Bahnen bis*
169 *2030 in den Kommunen klimaneu-*
170 *tral fahren und die vorhandenen*
171 *Flotten modernisiert sind.“ nicht zu*
172 *erreichen.*

173 Die derzeitigen Planungs- und
174 Realisierungszeiten erfordern
175 den Abschluss aller Planungs-
176 vereinbarungen noch bis 2022.
177 Die Finanzierung ist in den Haus-
178 haltsplänen sicher zu stellen.